TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS
2007 m. balandžio 24 d. *

Byloje C-523/04

dėl 2004 m. gruodžio 23 d. pagal EB 226 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo

Europos Bendrijų Komisija, atstovaujama M. Huttunen ir W. Wils, nurodžiusi adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

ieškovė,

prieš

Nyderlandų Karalystę, atstovaujamą G. Sevenster ir M. de Grave,

* Proceso kalba: olandų.

atsakovę,

palaikomą

Prancūzijos Respublikos, atstovaujamos G. de Bergues ir A. Hare,

įstojusios į bylą šalies,

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, kolegijų pirmininkai P. Jann, C. W. A. Timmermans, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász ir J. Klučka, teisėjai J. N. Cunha Rodrigues (pranešėjas), K. Schiemann, J. Makarczyk, U. Lõhmus, E. Levits ir A. Ó Caoimh,

generalinis advokatas P. Mengozzi,
kancleris R. Grass,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

susipažinęs su 2006 m. lapkričio 16 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Savo ieškiniu Europos Bendrijų Komisija Teisingumo Teismo prašo pripažinti, kad prisiėmusi ar išlaikiusi tarptautinius įsipareigojimus Jungtinėms Amerikos Valstijoms, nepaisant persvarstyto susitarimo dėl oro transporto, sudaryto tarp Nyderlandų Karalystės ir Jungtinių Valstijų 1957 m. balandžio 3 d. (*Tractatenblad* 1957, Nr. 53, toliau – 1957 m. Susitarimas),

— dėl Jungtinių Valstijų paskirtų vežėjų maršrutams Bendrijoje taikomų oro susisiekimo kainų ir tarifų,

— dėl Nyderlandų teritorijoje siūlomų ar naudojamų kompiuterinių rezervavimo sistemų (toliau – KRS) ir

— dėl Jungtinėms Valstijoms suteiktos teisės atšaukti, sustabdyti ar apriboti skrydžių teises, kai Nyderlandų Karalystės paskirtos oro bendrovės nėra jos arba jos subjektų valdomos,

Nyderlandų Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB sutarties 5 straipsnį (dabar – EB 10 straipsnis) ir EB sutarties 52 straipsnį (po pakeitimo – EB 43 straipsnis) bei pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, p. 15) ir 1989 m. liepos 24 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2299/89 dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodekso (OL L 220, p. 1), iš dalies pakeisto 1993 m. spalio 29 d. Tarybos reglamentu Nr. 3089/93 (OL L 278, p. 1).

2 2005 m. birželio 6 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi Prancūzijos Respublikai leista įstoti į bylą palaikyti Nyderlandų Karalystės reikalavimus.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 2299/89 1 straipsnyje numatyta:

„Šis reglamentas taikomas (KRS), kai jos siūlomos naudoti ir (arba) naudojamos Bendrijoje platinant ir parduodant oro transporto produktus, neatsižvelgiant į:

— sistemos tiekėjo statusą ar pilietybę,

— naudojamą informacijos šaltinį arba atitinkamo centrinio duomenų apdorojimo padalinio buvimo vietą,

— atitinkamo oro transporto produkto geografinę vietą.“

4 Tačiau to paties reglamento 7 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatyta:

„1. Sistemos tiekėjo įsipareigojimai, numatyti 3–6 straipsniuose, netaikomi trečiosios šalies pagrindiniam vežėjui, jeigu jo KRS neatitinka šio reglamento ar Bendrijos oro vežėjams nenumato sąlygų, lygiaverčių numatytoms pagal šį reglamentą.

2. 8 straipsnyje numatyti pagrindinių ir dalyvaujančių vežėjų įsipareigojimai netaikomi trečiosios šalies oro vežėjų kontroliuojamoms KRS tuo atveju, jeigu pagrindiniam ar dalyvaujančiam vežėjui toje šalyje netaikomos sąlygos, lygiavertės numatytoms pagal šį reglamentą ir pagal Komisijos reglamentą (EEB) Nr. 2672/88."

5 Reglamento Nr. 2409/92 1 straipsnio 1 dalis nustato kriterijus ir tvarką, taikomą kainų ir tarifų nustatymui už visoje Bendrijoje teikiamas vežimo oro transportu paslaugas.

6 To paties straipsnio 2 ir 3 dalyse numatyta:

„2. Nepažeidžiant 3 dalies nuostatų, šis reglamentas netaikomas:

a) ne Bendrijos oro vežėjų nustatytoms kainoms ir tarifams;

b) kainoms ir tarifams, nustatytiems su viešąja paslauga susijusiu įsipareigojimu pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus <...>.

3. Tik Bendrijos oro vežėjai turi teisę siūlyti naujus produktus arba nustatyti mažesnes kainas, nei mokamos už tokius pačius produktus.“

7 Reglamento Nr. 2409/92 12 straipsnyje įtvirtinta:

„Šis reglamentas įsigalioja 1993 m. sausio 1 d.“

Ginčo aplinkybės

1957 m. Susitarimas

8 1957 m. balandžio 3 d. Nyderlandų Karalystė ir Jungtinės Valstijos sudarė 1957 m. Susitarimą.

9 Šis susitarimas buvo papildytas 1978 m. kovo 31 d. Protokolu (*Tractatenblad* 1978, Nr. 55, toliau – 1978 m. Protokolas) ir pakeistas pasikeitus 1987 m. spalio 13 d. ir gruodžio 22 d. notomis (*Tractatenblad* 1988, Nr. 12), 1992 m. sausio 29 d. ir kovo 13 d. notomis (*Tractatenblad* 1992, Nr. 63) ir 1992 m. spalio 14 d. notomis (*Tractatenblad* 1992, Nr. 177, toliau – 1992 m. spalio mėn. notos).

10 Savo ruožtu 1978 m. Protokolas buvo pakeistas 1986 m. birželio 11 d. Protokolu (*Tractatenblad* 1986, Nr. 88), taip pat 1992 m. spalio mėn. notomis.

11 1992 m. spalio mėn. notos pakeitė daugelį 1957 m. Susitarimo nuostatų, tarp kurių – jo 1 straipsnį (apibrėžimai), 2 straipsnį (teisių suteikimas), 3 straipsnį (paskyrimas), 4 straipsnį (oro bendrovių nuosavybė ir kontrolė), 6 straipsnį (saugumas), 7 straipsnį (muitai ir naudotojų mokesčiai), 8 straipsnį (sąžininga konkurencija), 13 straipsnį (ginčų sprendimas) ir 16 straipsnį (nutraukimas), taip pat jo priedą, kuriame buvo oro maršrutų lentelė. Be to, buvo padaryti tam tikri 1978 m. Protokolo pakeitimai.

12 Tačiau 1992 m. spalio mėn. notos nepakeitė 1957 m. Susitarimo nuostatų dėl oro susisiekimo kainų ir tarifų bei KRS.

13 Šios notos numatė, kad jos laikinai taikomos nuo pasikeitimo jomis dienos, t. y. 1992 m. spalio 14 dienos. Nyderlandų parlamentas ratifikavo šias notas 1993 m. balandžio 26 d. ir jos įsigaliojo 1993 m. gegužės 11 dieną (žr. *Tractatenblad* 1993, Nr. 84 ir Nr. 85).

„Atviro dangaus“ bylos ir jų pasekmės

14 Prieš pradėdama šią procedūrą prieš Nyderlandų Karalystę Komisija atliko procedūrą dėl įsipareigojimų neįvykdymo prieš aštuonias valstybes nares, kurios su Jungtinėmis Valstijomis sudarė susitarimus dėl oro transporto.

15 Kiekvienai iš šių valstybių narių Komisija nuo 1995 m. birželio mėn. iki 1996 m. gegužės mėn. nusiuntė oficialius pranešimus, nuo 1998 m. kovo mėn. iki balandžio mėn. – pagrįstas nuomones, o 1998 m. gruodžio 18 d. pareiškė joms ieškinius. Nyderlandų Karalystė įstojo palaikydama valstybės narės atsakovės reikalavimus kiekvienoje iš šių bylų. 2002 m. lapkričio 5 d. Teisingumo Teismas priėmė sprendimus šiose bylose (vadinamosios „atviro dangaus“ bylos): *Komisija prieš Jungtinę Karalystę* (C-466/98, Rink. p. I-9427), *Komisija prieš Daniją* (C-467/98, Rink. p. I-9519), *Komisija prieš Švediją* (C-468/98, Rink. p. I-9575), *Komisija prieš Suomiją* (C-469/98, Rink. p. I-9627), *Komisija prieš Belgiją* (C-471/98, Rink. p. I-9681), *Komisija prieš Liuksemburgą* (C-472/98, Rink. p. I-9741), *Komisija prieš Austriją* (C-475/98, Rink. p. I-9797) ir *Komisija prieš Vokietiją* (C-476/98, Rink. p. I-9855).

16 Septyniuose iš šių sprendimų (ieškinys prieš Jungtinę Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystę buvo susijęs su kitokia situacija) Teisingumo Teismas nusprendė, kad, nepaisant persvarstytų egzistuojančių susitarimų, prisiėmusios ar išlaikiusios tarptautinius įsipareigojimus Jungtinėms Valstijoms dėl Jungtinių Valstijų paskirtų

vežėjų maršrutams Bendrijoje taikomų oro susisiekimo kainų ir tarifų, dėl valstybės narės atsakovės teritorijoje siūlomų ar naudojamų KRS ir dėl Jungtinėms Valstijoms suteiktos teisės atšaukti, sustabdyti ar apriboti skrydžių teises, kai valstybės narės atsakovės paskirtos oro bendrovės nėra jos arba jos subjektų valdomos, valstybės narės atsakovės neįvykdė įsipareigojimų pagal Sutarties 5 ir 52 straipsnius ir Reglamentus Nr. 2409/92 bei Nr. 2299/89, kuris iš dalies pakeistas Reglamentu Nr. 3089/93.

17 Priėmus šiuos sprendimus 2002 m. lapkričio 25 d., 2004 m. liepos 30 d. ir 2005 m. kovo 10 d. Komisija parašė Nyderlandų Karalystei prašydama, pirma, netęsti dvišalių derybų su Jungtinėmis Valstijomis ir, antra, denonsuoti 1957 m. Susitarimą.

Ikiteisminė procedūra ir reikalavimai

18 Dėl 1992 m. spalio mėn. notų 1999 m. spalio 19 d. Komisija nusiuntė Nyderlandų Karalystei oficialų pranešimą, į kurį pastaroji atsakė 1999 m. birželio 1 d. laišku.

19 2000 m. spalio 24 d. Komisija Nyderlandų Karalystei nusiuntė pagrįstą nuomonę, nurodydama per du mėnesius nuo jos gavimo imtis būtinų priemonių, kad į ją būtų tinkamai atsižvelgta. Nyderlandų Karalystė atsakė į pagrįstą nuomonę 2001 m. vasario 23 d. laišku.

20 Šį ieškinį Komisija pareiškė 2004 m. gruodžio 23 dieną.

Dėl prieštaravimo dėl priimtinumo, pagrįsto per ilga ikiteismine procedūra

Šalių argumentai

21 Nyderlandų Karalystė nurodo, kad šioje byloje ikiteisminė procedūra truko labai ilgai. Iš tikrųjų nuo 1992 m. spalio mėn. notų iki Komisijos pateikto oficialaus pranešimo (1999 m. sausio mėn.) praėjo daugiau nei šešeri metai, o nuo pagrįstos nuomonės (2000 m. spalio mėn.) iki šio ieškinio pareiškimo (2004 m. gruodžio mėn.) – daugiau nei ketveri metai. Dėl tokio Komisijos elgesio Nyderlandų Karalystė atsidūrė tokioje nepalankioje padėtyje, kad Komisija šioje byloje prarado teisę dėl šios valstybės narės kreiptis į Teisingumo Teismą.

22 Nors 1995 m. pradėjo procedūrą dėl įsipareigojimų neįvykdymo prieš kitas aštuonias valstybes nares „atviro dangaus" bylose, ji nekvestionavo 1992 m. spalio mėn. notų. Daugiau nei šešerius metus laukusi prieš pateikdama oficialų pranešimą Nyderlandų Karalystei, Komisija sukėlė šios šalies vyriausybės teisėtus lūkesčius, jog Bendrijos teisės aktai nebuvo pažeisti.

23 Komisija nesilaikė pareigos laikytis protingo termino, kuri susijusi su gero administravimo principu ir kyla iš teisinio saugumo principo.

24 Nyderlandų Karalystės, kurią šiuo klausimu palaiko Prancūzijos vyriausybė, teigimu, iš dalies pakeistas 1957 m. Susitarimas sukuria teisinį saugumą atitinkamiems vežėjams, kurie gauna priėjimą prie Amerikos rinkos. O Komisija pritarė įmonių *KLM Royal Dutch Airlines* (toliau – KLM) ir *Northwest Airlines* aljansui. Jungtinės Valstijos mano, kad šiame susitarime numatyti įsipareigojimai sudaro sąlygas suteikti šiam aljansui būtiną „imunitetą nuo antimonopolinių įstatymų taikymo“. Denonsavus 1957 m. Susitarimą, Amerikos valdžios institucijos iškart panaikintų šį „imunitetą nuo antimonopolinių įstatymų taikymo“, o perspektyva gauti tokį imunitetą įmonių KLM ir *Air France* bendradarbiavimui (kuriam Komisija jau pritarė) būtų labai miglota. Nuostoliai dėl tokio „imuniteto nuo antimonopolinių įstatymų taikymo“ panaikinimo siektų milijonus eurų.

25 Komisija atsikerta, kad, remiantis nusistovėjusia teismo praktika, taikydama EB 226 straipsnį ji neprivalo laikytis nustatytų terminų.

26 Be to, vien dėl to, kad Komisija pradėjo procedūrą dėl įsipareigojimų neįvykdymo prieš Nyderlandų Karalystę vėliau nei prieš kitas aštuonias valstybes nares, ši valstybė neatsidūrė mažiau palankioje padėtyje. Atvirkščiai, palyginti su kitomis aštuoniomis valstybėmis narėmis, Nyderlandų Karalystė buvo palankesnėje padėtyje, nes turėjo papildomą terminą išvengti, kad prieš ją būtų pareikštas ieškinys, denonsuodama 1992 m. spalio mėn. notas.

Teisingumo Teismo vertinimas

27 Tiesa yra tai, kad tam tikrais atvejais pernelyg ilga EB 226 straipsnyje numatytos ikiteisminės procedūros trukmė gali apsunkinti galimybę suinteresuotajai valstybei paneigti Komisijos argumentus ir taip pažeisti teisę į gynybą. Tačiau šiuo atveju Nyderlandų vyriausybė neįrodė, kad neįprasta procedūros trukmė turėjo poveikį jos gynybos organizavimui (šiuo klausimu žr. 1991 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Nyderlandus*, C-96/89, Rink. p. I-2461, 15 ir 16 punktus ir minėto sprendimo *Komisija prieš Austriją* 36 punktą).

28 Be to, reikia pažymėti, jog procedūra dėl įsipareigojimų neįvykdymo paremta objektyviu valstybės narės įsipareigojimų, kuriuos jai nustato Bendrijos teisė, nesilaikymo konstatavimu ir kad tokiu atveju kaip šis valstybė narė negali remtis teisėtų lūkesčių apsaugos principu, kad užkirstų kelią objektyviam konstatavimui, jog ji nesilaikė EB sutartyje ar antrinėje teisėje nustatytų įsipareigojimų, nes toks pateisinimas, jei su juo būtų sutikta, prieštarautų EB 226 straipsnyje numatytos procedūros tikslui (šiuo klausimu žr. minėto sprendimo *Komisija prieš Austriją* 38 punktą).

29 Tai, kad dėl 1957 m. Susitarimo denonsavimo Amerikos valdžios institucijos gali panaikinti „imunitetą nuo antimonopolinių įstatymų taikymo" ir dėl to gali kilti nuostolių, neturi reikšmės kalbant apie šio ieškinio priimtinumą. Iš tikrųjų šiuo EB 226 straipsniu pagrįstu ieškiniu išimtinai siekiama pripažinti Bendrijos teisės pažeidimą dėl tarp Nyderlandų Karalystės ir Jungtinių Valstijų prisiimtų įsipareigojimų.

30 Todėl šis prieštaravimas turi būti atmestas.

Dėl argumento, susijusio su po pagrįstos nuomonės pateikimo įvykusiais pasikeitimais

Šalių argumentai

31 Nyderlandų Karalystė, palaikoma Prancūzijos vyriausybės, tvirtina, kad Komisija pareiškė šį ieškinį pakankamai neatsižvelgusi į po pagrįstos nuomonės pateikimo įvykusius pasikeitimus. Iš tikrųjų po to, kai buvo paskelbti sprendimai bylose „atviras dangus“, 2003 m. birželio 5 d. Europos Sąjungos Taryba suteikė du įgaliojimus Komisijai derėtis dėl susitarimų dėl oro transporto su Jungtinėmis Valstijomis ir trečiosiomis šalimis, apibrėžtus 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo (OL L 157, p. 7). Komisija kelis kartus valstybių narių prašė susilaikyti nuo dvišalių derybų dėl oro transporto rengimo, kad nebūtų pakenkta vykstančioms Bendrijos deryboms.

32 Jeigu Teisingumo Teismas patenkintų šį ieškinį, Nyderlandų Karalystė turėtų panaikinti Bendrijos teisei prieštaraujančiomis pripažintas nuostatas. Dėl to ši

valstybė narė atsidurtų keblioje padėtyje. Derėdamasi dėl tokio panaikinimo su Jungtinėmis Valstijomis, Nyderlandų Karalystė sukliudytų šiuo metu vykstančioms Bendrijos deryboms.

33 Toliau, Nyderlandų Karalystės, palaikomos Prancūzijos vyriausybės, teigimu, šioje byloje Komisija neatsižvelgė nei į du įgaliojimus, kuriuos Komisijai suteikė Taryba 2003 m. birželio mėn., nei į Reglamentą Nr. 847/2004. Todėl nebuvo įvertinta žala, kurią oro bendrovėms gali sukelti dvišalių susitarimų oro transporto srityje denonsavimas.

34 Sutarties 5 straipsnyje įtvirtintas sąžiningo Bendrijos institucijų ir valstybių narių bendradarbiavimo principas yra abipusiai taikomas, todėl Komisija taip pat turi bendradarbiauti, siekiant apsaugoti Bendrijos teisės veiksmingumą. Nebūtų sąžiningo bendradarbiavimo, jei Komisija užkirstų kelią Nyderlandų Karalystei veiksmingai įgyvendinti savo pareigas Bendrijai. Pareikšdama šį ieškinį Komisija pažeidė Sutarties 5 straipsnį, nors valstybės narės ir Taryba suteikė jai būtinas priemones, kad transatlantiniai pervežimai oru būtų suderinti su Bendrijos teise.

35 Dėl 1957 m. Susitarimo denonsavimo atsirastų teisės spragų, kurios pažeistų Nyderlandų Karalystės, taip pat kitų valstybių narių interesus. Net jei būtų galima išlaikyti skrydžius remiantis mandagumo principu, kaip siūlo Komisija, šio principo

taikymas neleistų Bendrijos vežėjams pasinaudoti teisiniu ir ekonominiu saugumu, kuriuos užtikrina šioje byloje nagrinėjamas susitarimas. Jų aviacijos programų patvirtinimas turėtų būti atnaujinamas kiekvieną sezoną ir taptų nepatikimu. Jų vykdymo sąlygų patvirtinimas ar atsisakymas tai padaryti sukeltų papildomą administracinę naštą ir dėl to Bendrijos vežėjai atsidurtų situacijoje, kai Jungtinių Valstijų valdžios institucijos atsisakytų tam tikrų skrydžių.

36 Komisija atsako, kad savo 2002 m. lapkričio 25 d., 2004 m. liepos 30 d. ir 2005 m. kovo 10 d. laiškuose Nyderlandų Karalystei ji šios valstybės narės paprašė ne pradėti derybas su Jungtinėmis Valstijomis, bet pasinaudoti 1957 m. Susitarime esančiomis denonsavimo sąlygomis. Dėl to Nyderlandų Karalystė neatsidurtų nepakenčiamoje padėtyje.

37 Be to, nuogąstavimai, kad dėl šio susitarimo denonsavimo atsiras teisės spragų, yra nepagrįsti. Jeigu tarp Bendrijos ir Jungtinių Valstijų nebus sudarytas naujas susitarimas, skrydžiai tebebus galimi remiantis mandagumo principu.

Teisingumo Teismo vertinimas

38 Be šio sprendimo 29 punkte pateiktų samprotavimų, reikia priminti, kad EB 226 straipsnio nuostatos turi būti taikomos nenustatant Komisijai pareigos

laikytis konkretaus termino. Šioje byloje Komisija paaiškino, jog prieš pareikšdama šį ieškinį ji nusprendė palaukti sprendimų bylose „atviras dangus", kuriuos Teisingumo Teismas paskelbė 2002 m., taip pat Nyderlandų vyriausybės reakcijos į juos. Taip, nepažeisdama Sutarties, Komisija įgyvendino EB 226 straipsniu jai suteiktą diskreciją.

39 Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką valstybės narės įsipareigojimų neįvykdymo buvimas nustatomas atsižvelgiant į valstybės narės padėtį pagrįstoje nuomonėje nurodyto termino pabaigoje, o į vėliau atliktus pakeitimus Teisingumo Teismas neatsižvelgia (žr., be kita ko, 2005 m. liepos 14 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-433/03, Rink. p. I-6985, 32 punktą ir jame nurodytą Teisingumo Teismo praktiką).

40 Šioje byloje pagrįstoje nuomonėje suteiktas terminas baigėsi 2000 m. gruodžio 24 d., todėl Nyderlandų Karalystės nurodyti pasikeitimai šioje byloje nėra reikšmingi.

41 Tad šis argumentas turi būti atmestas.

Dėl esmės

Dėl būtinybės priimti sprendimą dėl naujo susitarimo po 1992 m. spalio mėn. notomis padarytų pakeitimų

Šalių argumentai

42 Komisijos manymu, 1992 m. spalio mėn. notomis padaryti pakeitimai radikaliai pakeitė 1957 m. Susitarimo pobūdį ir pavertė jį nauju susitarimu, atitinkančiu „atviro dangaus" tipą, t. y. susitarimu, kuriame turėjo būti laikomasi daugelio Jungtinių Valstijų nustatytų kriterijų, kaip antai laisvas priėjimas prie visų maršrutų, neribotų teisių į maršrutus ir eismą suteikimas, susisiekimo tarp susitariančiųjų šalių kainų nustatymas pagal vadinamąją „dvigubo nepritarimo" sistemą bei naudojimosi bendrais kodais galimybė. Dėl šių pakeitimų atsirado glaudesnis bendradarbiavimas tarp Jungtinių Valstijų ir Nyderlandų Karalystės, iš kurio pastarajai kyla naujų ir svarbių tarptautinių įsipareigojimų. Šie pakeitimai liudija viso 1957 m. Susitarimo persvarstymą. Tokioje situacijoje valstybėms narėms ne tik neleidžiama prisiimti naujų tarptautinių įsipareigojimų, bet taip pat jų išlaikyti, jeigu jie pažeidžia Bendrijos teisę.

43 Nyderlandų Karalystė prieštarauja, kad 1992 m. spalio mėn. notos yra naujas susitarimas. Jos teigimu, pati 1957 m. Susitarimo esmė liko nepaliesta. Nuostatos,

kuriomis jis buvo papildytas, tik konsolidavo pradiniame susitarime buvusias nuostatas. 1992 m. spalio mėn. pakeitimai tapo prieš daugelį metų numatytu liberalizavimu abiejų susitariančiųjų valstybių oro bendrovių naudai. 1957 m. Susitarime dar prieš 1992 m. buvo esminių „atviro dangaus" tipo susitarimo požymių, todėl 1992 m. spalio mėn. notos jo nepavertė nauju „atviro dangaus" tipo susitarimu.

44 Nyderlandų Karalystės manymu, 1957 m. Susitarimas, sudarytas prieš 1958 m. sausio 1 d., patenka į EB 307 straipsnio pirmąją pastraipą, pagal kurią EB sutartis neturi paveikti atitinkamos valstybės narės pareigos laikytis teisių, kylančių trečiosioms šalims dėl susitarimų, sudarytų iki įsigaliojant EEB sutarčiai. Tas pats galioja ir vėlesnei antrinei teisei: vien dėl tokio teisės akto egzistavimo valstybė narė neturi denonsuoti prisiimtų įsipareigojimų trečiosioms šalims.

Teisingumo Teismo vertinimas

45 Reikia pripažinti, kad 1957 m. Susitarime iš pradžių nebuvo jokios nuostatos dėl KRS. 1992 m. sausio 29 d. ir kovo 13 d. notos prie šio susitarimo pridėjo priedą dėl nediskriminacijos ir konkurencijos principų KRS srityje. 1992 m. spalio mėn. notos šio priedo nepakeitė.

46 Be to, 1957 m. Susitarimo nuostatos dėl oro susisiekimo kainų ir tarifų, t. y. tos, kurios numatytos šio susitarimo 11 straipsnyje, įtrauktos 1992 m. sausio 29 d. ir kovo 13 d. notomis, o 1992 m. spalio mėn. notose nėra jokios nuostatos šiuo klausimu.

47 Iš tikrųjų savo ieškinyje Komisija pripažįsta, jog 1992 m. spalio mėn. notos nepakeitė nuostatų dėl KRS ir oro susisiekimo kainų bei tarifų, numatytų prieš 1992 m. spalio mėn. iš dalies pakeistame 1957 m. Susitarime.

48 Be to, kaip pažymėjo generalinis advokatas savo išvados 136 punkte, 1992 m. spalio mėn. notos išreiškia susitariančiųjų šalių valią ne keisti 1957 m. Susitarimą, o tik pakeisti kai kurias jo nuostatas, nes jos buvo svarbios.

49 Iš bylos medžiagos matyti, kad 1992 m. spalio mėn. padaryti 1957 m. Susitarimo pakeitimai, aprašyti šio sprendimo 11 punkte, visiškai liberalizavo oro transportą tarp Jungtinių Valstijų ir Nyderlandų Karalystės, užtikrindami laisvą priėjimą prie visų maršrutų tarp visų šiose abiejose valstybėse esančių taškų, neribojant galimybių ir dažnumo, neapribojant tarpinių taškų ar tų, kurie yra prieš ar už („behind, between and beyond rights“) ir visomis norimomis orlaivių kombinacijomis („change of gauge“). Tokia visiška laisvė papildyta nuostatomis dėl galimybių atitinkamoms oro bendrovėms sudaryti bendro kodo sutartis („code sharing“) ir nuostatomis konkurencijai skatinti.

50 Iš to matyti, kad 1992 m. spalio mėn. padaryti 1957 m. Susitarimo pakeitimai sukūrė naują glaudesnį bendradarbiavimą tarp Jungtinių Valstijų ir Nyderlandų Karalystės, iš kurio kyla nauji ir svarbūs pastarosios tarptautiniai įsipareigojimai.

51 Be to, reikia pažymėti, kad 1992 m. spalio mėn. padaryti pakeitimai liudija viso 1957 m. Susitarimo persvarstymą. Nors minėti pakeitimai formaliai nepakeitė tam tikrų šio susitarimo nuostatų ar padarė tik nežymių redakcinių pakeitimų, iš šių nuostatų kylantys įsipareigojimai vis dėlto buvo patvirtinti per šį persvarstymą. Tokiomis aplinkybėmis valstybėms narėms ne tik neleidžiama prisiimti naujų tarptautinių įsipareigojimų, bet ir jų išlaikyti, jeigu jie pažeidžia Bendrijos teisę.

52 Be to, turi būti laikoma nustatyta, jog 1992 m. spalio mėn. padaryti viso 1957 m. Susitarimo pakeitimai turi įtakos kai kurių iš nuostatų, kurių šie pakeitimai formaliai nepakeitė arba pakeitė tik nežymiai, apimčiai.

53 Iš to matyti, kad šiame ieškinyje ginčijama tarptautinių įsipareigojimų visuma turi būti vertinama atsižvelgiant į Komisijos nurodytas Bendrijos teisės nuostatas savo ieškiniui pagrįsti (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Komisija prieš Daniją* 36–42 punktus; *Komisija prieš Švediją* 34–40 punktus; *Komisija prieš Suomiją* 36–42 punktus; *Komisija prieš Belgiją* 47–53 punktus; *Komisija prieš Liuksemburgą* 42–48 punktus ir *Komisija prieš Austriją* 46–52 punktus).

54 Iš šios analizės matyti, kad EB 307 straipsnio pirmąja pastraipa paremtas Nyderlandų vyriausybės argumentas nėra pagrįstas.

Dėl įsipareigojimų neįvykdymo, pagrįsto Bendrijos išorės kompetencijos pažeidimu

Šalių argumentai

55 Komisija mano, kad kiekvieną kartą, kai Bendrija, siekdama įgyvendinti EB sutartyje numatytą bendrą politiką, priėmė nuostatas, įvairiomis formomis įtvirtinančias bendrąsias taisykles, valstybės narės nebeturi teisės, remdamosi sutartimis su trečiosiomis valstybėmis, prisiimti įsipareigojimų, kurie paveikia šias taisykles ar pakeičia jų apimtį. Šiuo klausimu Komisija kaltina Nyderlandų Karalystę pažeidus išimtinę Bendrijos išorės kompetenciją įsipareigojimais Jungtinėms Valstijoms, susijusiais, pirma, su Jungtinių Valstijų paskirtų vežėjų maršrutams Bendrijoje taikomais oro susisiekimo kainomis bei tarifais ir, antra, su Nyderlandų teritorijoje siūlomomis ar naudojamomis KRS.

56 Kalbant apie oro susisiekimo kainas ir tarifus, reikia pažymėti, jog Komisija savo ieškinyje nurodo, kad įsigaliojus Reglamentui Nr. 2409/92 Nyderlandų Karalystė pati nebegalėjo nei prisiimti, nei išlaikyti tarptautinių įsipareigojimų dėl trečiųjų šalių vežėjų Bendrijos maršrutams taikomų oro susisiekimo kainų ir tarifų. Tačiau 1957 m. Susitarimo, iš dalies pakeisto 1992 m. sausio 29 d. ir kovo 13 d. notomis ir 1978 m. Protokolo 6 straipsniu, 11 straipsnyje toks įsipareigojimas numatytas. Be to, pasikeičiant 1992 m. spalio mėn. notomis, Nyderlandų Karalystė paliko galioti šią nuostatą. Taip ši valstybė narė pažeidė išimtinę išorės kompetenciją, kurią Bendrijai numatė Reglamento Nr. 2409/92 1 straipsnio 3 dalis.

57 Dėl KRS Komisija tvirtina, kad 1992 m. spalio mėn. persvarstant 1957 m. Susitarimą Nyderlandų Karalystė paliko galioti šio susitarimo priedą, įtvirtinantį KRS principus. Taip Nyderlandų Karalystė pažeidė išimtinę išorės kompetenciją, kurią Bendrija turi pagal Reglamentą Nr. 2299/89.

58 Nyderlandų Karalystė nurodo, kad remiantis dabartine teisine padėtimi kompetencija sudaryti dvišalius susitarimus lieka valstybių narių žinioje tol, kol Komisijai nesuteikti aiškūs įgaliojimai. Kitaip būtų tik tuo atveju, jei dvišaliai vienos valstybės narės įsipareigojimai galėtų pažeisti bendras taisykles, o taip nėra šioje byloje.

59 Net ir sutinkant su tuo, kad Bendrija gali įgyti išimtinę išorės kompetenciją priėmus Bendrijos teisės aktą, tokia kompetencija jai būtų suteikta tik šio teisės akto įsigaliojimo momentu. Kadangi Reglamentas Nr. 2409/92 įsigaliojo 1993 m. sausio 1 d., jis negalėjo turėti poveikio Nyderlandų Karalystei 1992 m. spalio mėnesį.

60 Dublike Komisija pagal analogiją nurodo 1997 m. gruodžio 18 d. Sprendimą *Inter-Environnement Wallonie* (C-129/96, Rink. p. I-7411, 45 punktas), kuriame Teisingumo Teismas nusprendė, kad per direktyvos perkėlimui nustatytą terminą valstybės narės neturi priimti teisės aktų, kurie gali rimtai trukdyti pasiekti šioje direktyvoje nurodytą rezultatą. Komisija šiuo klausimu pažymi, kad Nyderlandų parlamentas ratifikavo 1992 m. spalio mėn. notas 1993 m. balandžio 26 d., t. y. po 1993 m. sausio 1 d., kai įsigaliojo Reglamentas Nr. 2409/92.

61 Į šį argumentą Nyderlandų Karalystė, palaikoma Prancūzijos vyriausybės, atsako, kad dublike pirmą kartą pateiktas Komisijos teiginys, jog išimtinė Bendrijos išorės kompetencija atsirado priėmus Reglamentą Nr. 2409/92, o ne jo įsigaliojimo metu, yra naujas ieškinio pagrindas, kuriuo siekiama pakeisti ginčo dalyką, o jį pateikti draudžiama Procedūros reglamento 42 straipsnio 2 dalyje. Bet kuriuo atveju minėtas sprendimas *Inter-Environnement Wallonie* šiuo atveju neturi reikšmės, nes, pirma, nagrinėjama byla yra susijusi su reglamentu, o ne direktyva, ir, antra, jokia 1957 m. Susitarimo nuostata negali rimtai sutrukdyti pasiekti Reglamente Nr. 2409/92 nurodytą rezultatą. Galiausiai 1992 m. spalio mėn. notų ratifikavimas Nyderlandų parlamente neturi reikšmės, nes šios notos jau buvo taikomos nuo 1992 m. spalio 14 dienos.

Teisingumo Teismo vertinimas

62 Kalbant, pirma, apie oro susisiekimo kainas ir tarifus, reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 2409/92 1 straipsnio 2 dalies a punktą reglamentas netaikomas ne Bendrijos oro vežėjų nustatytoms kainoms ir tarifams, nors ši nuostata vis dėlto taikoma „nepažeidžiant (to paties straipsnio) 3 dalies nuostatų". Pagal minėto straipsnio 3 dalį tik Bendrijos oro vežėjai turi teisę siūlyti naujus produktus arba nustatyti mažesnes kainas ir tarifus, nei mokami už tokius pačius produktus.

63 Šias nuostatas skaitant kartu matyti, kad Reglamentas Nr. 2409/92 netiesiogiai, bet aiškiai uždraudė Bendrijoje veikiantiems trečiųjų šalių oro vežėjams siūlyti naujus produktus ar nustatyti mažesnes kainas ir tarifus, nei mokami už tokius pačius produktus. Taip Bendrijos teisės aktų leidėjas apribojo šių vežėjų kainų ir tarifų nustatymo laisvę, kai jie vykdo susisiekimą Bendrijoje. Todėl Bendrija, laikydamasi Reglamento Nr. 2409/92 1 straipsnio 3 dalies, įgijo išimtinę kompetenciją sudaryti susitarimus su trečiosiomis šalimis dėl įsipareigojimų, susijusių su šiuo ne Bendrijos vežėjų kainų ir tarifų nustatymo laisvės apribojimu.

64 Iš to matyti, kad įsigaliojus Reglamentui Nr. 2409/29 Nyderlandų Karalystė, nepaisant 1957 m. Susitarimo persvarstymo, pati nebegalėjo prisiimti ar išlaikyti tarptautinių įsipareigojimų dėl trečiųjų šalių vežėjų Bendrijos maršrutams taikomų oro susisiekimo kainų ir tarifų.

65 Tačiau tokio pobūdžio įsipareigojimas išplaukia iš 1957 m. Susitarimo, iš dalies pakeisto 1992 m. sausio 29 d. ir kovo 13 d. notomis ir 1978 m. Protokolo 6 straipsniu, 11 straipsnio. Nyderlandų Karalystė išlaikė tokį įsipareigojimą, nepaisant 1957 m. Susitarimo persvarstymo, kuris baigėsi pasikeitimu 1992 m. spalio mėn. notomis. Taip Nyderlandų Karalystė pažeidė Bendrijos išimtinę išorės kompetenciją, kuri kyla iš Reglamento Nr. 2409/92 1 straipsnio 3 dalies (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Komisija prieš Daniją* 97–100 punktus; *Komisija prieš Švediją* 93–96 punktus; *Komisija prieš Suomiją* 98–101 punktus; *Komisija prieš Belgiją* 110–113 punktus; *Komisija prieš Liuksemburgą* 103–106 punktus; *Komisija prieš Austriją* 112–115 punktus ir *Komisija prieš Vokietiją* 123–126 punktus).

66 Tokios išvados negali paneigti Nyderlandų vyriausybės argumentas, pagal kurį 1992 m. spalio mėn. notomis buvo pasikeista iki Reglamento Nr. 2409/92 įsigaliojimo. Iš tikrųjų, kaip pažymėjo generalinis advokatas savo išvados 153–158 punktuose, net jei minėtos notos laikinai būtų taikomos nuo 1992 m. spalio 14 d., susitarimas tarp Nyderlandų Karalystės ir Jungtinių Valstijų galutinai buvo sudarytas tik po jų ratifikavimo Nyderlandų parlamente 1993 m. balandžio 26 dieną. Ši data yra vėlesnė už Reglamento Nr. 2409/92 įsigaliojimą.

67 Antra, kalbėdama apie KRS Komisija prašo Teisingumo Teismo pripažinti, kad Nyderlandų Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal Reglamentą Nr. 2299/89, iš dalies pakeistą Reglamentu Nr. 3089/93.

68 Reglamentas Nr. 3089/93 buvo priimtas 1993 m. spalio 29 d. ir įsigaliojo, remiantis jo 2 straipsnio 1 dalies nuostatomis, 1993 m. gruodžio 11 dieną.

69 Kalbant tiek apie šio reglamento priėmimą, tiek apie jo įsigaliojimą, šios dvi datos yra vėlesnės už 1992 m. spalio mėn. notų ratifikavimo datą. Iš to matyti, kad išimtinė Bendrijos išorės kompetencija, kurią nurodo Komisija, negalėjo kilti iš Reglamento Nr. 3089/93.

70 Todėl reikia vertinti reikalavimą dėl KRS tik pagal Reglamentą Nr. 2299/89, neatsižvelgiant į Reglamentą Nr. 3089/93.

71 Iš Reglamento Nr. 2299/89 1 ir 7 straipsnių matyti, kad laikantis abipusės sąlygos šis reglamentas taip pat taikomas trečiųjų šalių subjektams, kai jie siūlo ar naudoja KSR Bendrijos teritorijoje.

72 Šiuo reglamentu Bendrija įgijo išimtinę kompetenciją prisiimti įsipareigojimus trečiųjų šalių atžvilgiu dėl jos teritorijoje siūlomų ar naudojamų KRS.

73 Neginčijama, kad 1992 m. sausio 29 d. ir kovo 13 d. notomis Nyderlandų Karalystė ir Jungtinės Valstijos prie 1957 m. Susitarimo pridėjo priedą, įtvirtinantį KRS reglamentuojančius principus ir visų pirma Nyderlandų teritorijoje siūlomas ar naudojamas KRS. Nyderlandų Karalystė paliko galioti šį priedą, nepaisydama 1957 m. Susitarimo persvarstymo, kuris baigėsi pasikeitimu 1992 m. spalio mėn. notomis. Tokiais veiksmais ši valstybė narė pažeidė išimtinę Bendrijos išorės kompetenciją, kylančią iš Reglamento Nr. 2299/89 (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Komisija prieš Daniją* 102–104 punktus; *Komisija prieš Švediją* 98–100 punktus; *Komisija prieš Suomiją* 103–105 punktus; *Komisija prieš Belgiją* 115–117 punktus; *Komisija prieš Liuksemburgą* 108–110 punktus; *Komisija prieš Austriją* 117–119 punktus ir *Komisija prieš Vokietiją* 128–130 punktus).

74 Be to, Sutarties 5 straipsnis reikalauja, kad valstybės narės padėtų Bendrijai įgyvendinti savo uždavinius ir nesiimtų jokių priemonių, galinčių trukdyti siekti EB sutarties tikslų.

75 Išorės santykių srityje Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad Bendrijos uždavinys ir EB sutarties tikslai būtų pažeisti, jeigu valstybės narės galėtų prisiimti tarptautinius įsipareigojimus, kuriuose yra nuostatų, galinčių paveikti Bendrijos nustatytas taisykles ar pakeisti jų apimtį.

76 Iš pirmiau išdėstytų samprotavimų matyti, kad, nepaisant 1957 m. Susitarimo persvarstymo, išlaikiusi tarptautinius įsipareigojimus dėl Jungtinių Valstijų paskirtų vežėjų Bendrijos maršrutams taikomų oro susisiekimo kainų ir tarifų bei siūlomų ar naudojamų KRS Nyderlandų teritorijoje, Nyderlandų Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal Sutarties 5 straipsnį ir Reglamentus Nr. 2409/92 bei Nr. 2299/89 (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Komisija prieš Daniją* 110–112 punktus; *Komisija prieš Švediją* 106–108 punktus; *Komisija prieš Suomiją* 111–113 punktus; *Komisija prieš Belgiją* 124–126 punktus; *Komisija prieš Liuksemburgą* 116–118 punktus; *Komisija prieš Austriją* 124–126 punktus ir *Komisija prieš Vokietiją* 135–137 punktus).

Dėl įsipareigojimų neįvykdymo, pagrįsto Sutarties 52 straipsnio pažeidimu

Šalių argumentai

77 Komisija tvirtina, kad 1992 m. spalio mėn. notomis 1957 m. Susitarimo 4 straipsnis dėl oro bendrovių nuosavybės ir kontrolės buvo visiškai pakeistas.

78 Komisija nurodo, kad pagal šį pakeistą 4 straipsnį (toliau – sąlyga dėl oro bendrovių nuosavybės ir kontrolės) kitų nei Nyderlandų Karalystė valstybių narių oro bendrovėms bet kada galima netaikyti 1957 m. Susitarimo, nors Nyderlandų oro bendrovėms šis susitarimas taikomas automatiškai. Todėl šių valstybių narių oro bendrovės yra diskriminuojamos, nes jos negali pasinaudoti nacionaliniu režimu Nyderlanduose, o taip pažeidžiamas Sutarties 52 straipsnis.

79 Nyderlandų vyriausybė atsako, kad, priešingai tam, ką tvirtina Komisija, 1992 m. spalio mėn. notos ne visiškai pakeičia 1957 m. Susitarimo 4 straipsnį, o tik patikslina kai kurias jo nuostatas. 4 straipsnio esmė liko nepakitusi. Todėl 1992 m. spalio mėn. notos nėra naujas susitarimas ir dėl to 1957 m. Susitarimas patenka į EB 307 straipsnio pirmosios pastraipos taikymo sritį.

Teisingumo Teismo vertinimas

80 Pradinės redakcijos 1957 m. Susitarimo 4 straipsnis numatė:

„Kiekviena iš susitariančiųjų šalių pasilieka teisę nesuteikti ar atsiimti lengvatas įgyvendinti šio susitarimo 3 straipsnyje numatytas teises vienai iš oro bendrovių, kurias paskyrė kita susitariančioji šalis, visais atvejais, kai ji mano, kad nėra pakankamai nustatyta, jog šios oro bendrovės nuosavybės didžioji dalis ir veiksminga kontrolė priklauso kitos susitariančiosios šalies subjektams <...>."

81 1992 m. spalio mėn. notos pakeitė šio straipsnio pradžią, likusią dalį palikdamos nepakeistą:

„Kiekviena iš susitariančiųjų šalių pasilieka teisę nesuteikti, sustabdyti, apriboti, nustatyti sąlygas ar atsiimti lengvatas įgyvendinti šiame susitarime numatytas teises <...>."

82 Iš to aiškiai matyti, kad 1992 m. spalio mėn. notomis nebuvo pakeistas visas 1957 m. Susitarimo 4 straipsnis, kaip tai tvirtina Komisija.

83 Tačiau reikia pažymėti, kaip nurodė generalinis advokatas savo išvados 170 punkte, kad nors formaliai 1992 m. spalio mėn. notos pakeitė tik nedidelę 1957 m. Susitarimo 4 straipsnio dalį, jo turinys ir apimtis šiomis notomis buvo iš esmės pakeisti, nes jos neišvengiamai turėjo įtakos šio straipsnio taikymo sričiai po visiško penktosios laisvės maršrutų liberalizavimo pagal Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 straipsnį (1944 m. gruodžio 7 d., Čikaga, 1953 m. UNTS 389).

84 Iš to matyti, kad, pirma, sąlyga dėl oro bendrovių nuosavybės ir kontrolės turi būti vertinama pagal nurodytas Bendrijos teisės nuostatas ir, antra, EB 307 straipsnio pirmąja pastraipa paremtas Nyderlandų vyriausybės argumentas nėra pagrįstas.

85 Kalbant apie galimybę taikyti Sutarties 52 straipsnį, reikia pažymėti, kad ši nuostata taikoma oro transporto srityje ir ji visų pirma skirta valstybėje narėje įsteigtoms oro bendrovėms, teikiančioms oro transporto paslaugas tarp vienos valstybės narės ir trečiosios šalies.

86 Šioje byloje sąlyga dėl oro bendrovių nuosavybės ir kontrolės visų pirma Jungtinėms Valstijoms leidžia atsisakyti suteikti ar atšaukti koncesiją arba leidimą Nyderlandų Karalystės paskirtai oro bendrovei, kurios nuosavybės didžioji dalis ir veiksminga kontrolė nepriklauso šiai valstybei narei ar Nyderlandų subjektams.

87 Nėra jokios abejonės, kad ši sąlyga gali paveikti Nyderlandų Karalystėje įsteigtas oro bendroves, kurių nuosavybės didžioji dalis ir veiksminga kontrolė priklauso kitai nei Nyderlandų Karalystė valstybei narei ar tokios valstybės narės subjektui (toliau – Bendrijos oro bendrovės).

88 Atvirkščiai, iš šios sąlygos formuluotės matyti, kad Jungtinės Valstijos iš principo privalo suteikti koncesijas ar reikalaujamus leidimus oro bendrovėms, kurių nuosavybės didžioji dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Nyderlandų Karalystei ar Nyderlandų subjektams (toliau – Nyderlandų oro bendrovės).

89 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Bendrijos oro bendrovėms bet kada gali būti neleista pasinaudoti 1957 m. Susitarimu, o Nyderlandų oro bendrovėms tokia teisė yra užtikrinama. Dėl to Bendrijos oro bendrovės yra diskriminuojamos, o tai joms neleidžia pasinaudoti nacionaliniu režimu priimančiojoje valstybėje narėje, t. y. Nyderlandų Karalystėje.

90 Iš to matyti, kad sąlyga dėl oro bendrovių nuosavybės ir kontrolės prieštarauja Sutarties 52 straipsniui (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Komisija prieš Daniją* 122–124 ir 128–133 punktus; *Komisija prieš Švediją* 113–115 ir 119–124 punktus; *Komisija prieš Suomiją* 118–120 ir 124–129 punktus; *Komisija prieš Belgiją* 131–133 ir 137–142 punktus; *Komisija prieš Liuksemburgą* 122–124 ir 128–133 punktus; *Komisija prieš Austriją* 130–134 ir 138–143 punktus ir *Komisija prieš Vokietiją* 144–146 ir 150–156 punktus).

91 Tokiomis aplinkybėmis įsipareigojimų neįvykdymas, kuriuo kaltinama Nyderlandų Karalystė remiantis šiuo straipsniu, yra pagrįstas.

92 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia pripažinti, kad prisiėmusi ar išlaikiusi tarptautinius įsipareigojimus Jungtinėms Valstijoms, nepaisant persvarstyto 1957 m. Susitarimo:

— dėl Jungtinių Valstijų paskirtų vežėjų maršrutams Bendrijoje taikomų oro susisiekimo kainų ir tarifų,

— dėl Nyderlandų teritorijoje siūlomų ar naudojamų KRS ir

— dėl Jungtinėms Valstijoms suteiktos teisės atšaukti, sustabdyti ar apriboti skrydžių teises, kai Nyderlandų Karalystės paskirtos oro bendrovės nėra jos arba jos subjektų valdomos,

Nyderlandų Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal Sutarties 5 ir 52 straipsnius ir Reglamentus Nr. 2409/92 bei Nr. 2299/89.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

93 Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi Komisija reikalavo priteisti bylinėjimosi išlaidas ir Nyderlandų Karalystė pralaimėjo bylą, pastaroji turi jas padengti.

94 Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 4 dalį Prancūzijos Respublika padengia savo išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (didžioji kolegija) nusprendžia:

1. **Prisiėmusi ar išlaikiusi tarptautinius įsipareigojimus Jungtinėms Amerikos Valstijoms, nepaisant persvarstyto susitarimo dėl oro transporto, sudaryto tarp Nyderlandų Karalystės ir Jungtinių Amerikos Valstijų 1957 m. balandžio 3 d.:**

   — **dėl Jungtinių Amerikos Valstijų paskirtų vežėjų maršrutams Bendrijoje taikomų oro susisiekimo kainų ir tarifų,**

   — **dėl Nyderlandų teritorijoje siūlomų ar naudojamų kompiuterinių rezervavimo sistemų ir**

   — **dėl Jungtinėms Amerikos Valstijoms suteiktos teisės atšaukti, sustabdyti ar apriboti skrydžių teises, kai Nyderlandų Karalystės paskirtos oro bendrovės nėra jos arba jos subjektų valdomos,**

   Nyderlandų Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal EB sutarties 5 straipsnį (dabar – EB 10 straipsnis) ir EB sutarties 52 straipsnį (po pakeitimo –

EB 43 straipsnis), 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų ir 1989 m. liepos 24 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2299/89 dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodekso.

2. Priteisti iš Nyderlandų Karalystės bylinėjimosi išlaidas.

3. Prancūzijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Parašai.